Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/39

23. 11. 94

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christa Nickels und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gefährdung durch Tankflugzeuge der NATO-Air Base in Geilenkirchen-Teveren

Die in Geilenkirchen-Teveren auf dem NATO-Flugplatz stationierten und umgebauten Boeing-707-Awacs-Maschinen fliegen beinah täglich, um ihren militärischen Auftrag zu erfüllen. Hierbei ist insbesondere die auf deutschem und niederländischem Hoheitsgebiet lebende Zivilbevölkerung betroffen. Umweltbelastungen, die von der Awacs-Basis ausgehen, werden zunehmend von der betroffenen Bevölkerung immer stärker als störend empfunden. Zudem besteht infolge des speziellen Auftrags der umgebauten Boeing-707-Maschinen durch die nötige überdurchschnittliche Kerosinbetankung der Awacs- wie der Tankmaschinen ein erhöhtes Gefahrenpotential.

Aus diesem Grund fragen wir die Bundesregierung:

I. Tankflugzeuge

1. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß auf der Awacs-Basis in Geilenkirchen-Teveren viermotorige Maschinen des Typs Boeing 707 als Tankflugzeuge in regelmäßigen bzw. auch unregelmäßigen Zeitabständen starten oder landen?

   Sind solche Maschinen fest auf der Basis stationiert?

1.1 Wenn ja, wie oft starten und landen diese Tankflugzeuge in Geilenkirchen-Teveren?

1.2 Welche besonderen Sicherheits- und Katastrophenschutzmaßnahmen sind vorgesehen?

1.3 Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit eine Gefahrensituation vorliegt, bei der „fuel dumping" erlaubt ist?

1.4 Wo genau liegen die Zonen, in denen das für Gefahrensituationen vorgesehene „fuel dumping" vorgenommen werden kann?

1.5 Führt die Flugroute der Tankmaschinen über bewohntes Gebiet; sei es auf deutscher oder auch niederländischer Seite, und ist davon auch das Stadtgebiet von Geilenkirchen betroffen?

1.6 Wieviel Liter Kerosin haben diese Tankflugzeuge je Flug an Bord (aufgeschlüsselt nach Ladelast und Eigenbedarf)?

II. Zwischenfall vom 14. September 1994

1. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß es am 14. September 1994 einen Zwischenfall mit einem Tankflugzeug der amerikanischen „Air National Guard" des Typs Boeing 707 während der Startphase vom Flugplatz Geilenkirchen-Teveren gegeben hat?

2. Was genau hat zu diesem Zwischenfall am 14. September 1994 geführt, bzw. wurde mittlerweile der genaue Unfallhergang und die Unfallursache geklärt?
   Hat für die Maschine eine akute Absturzgefahr bestanden?

3. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß der Pilot dieser besagten Tankmaschine das international gültige Alarmsignal „Mayday" abgesetzt hat, und hat für diese Maschine eine akute Absturzgefahr bestanden?

3.1 Was bedeutet „Mayday" als Notsignal im internationalen Flugverkehr, und welche Konsequenzen zieht es nach sich?

3.2 Wird dabei zwischen ziviler und militärischer Luftfahrt differenziert?

4. In welcher Höhe wurde das Kerosin abgelassen, und wieviel Liter waren es?

5. Über welchem Gebiet genau wurde das „fuel dumping" vorgenommen, und bestand hierbei zu irgendeinem Zeitpunkt eine Explosionsgefahr?

6. Welche Gefahr bestand für die Bevölkerung?

7. Hat es zuvor ähnliche Zwischenfälle bei Tankflugzeugen gegeben, die den Flughafen Geilenkirchen-Teveren als Start- oder Landeflughafen hatten?

8. Sind Schäden für Menschen, Tiere und Pflanzen durch das Ablassen von Kerosin grundsätzlich auszuschließen?

   Wenn nein, welche Schäden kommen in Betracht?

9. Da das Grenzland sowohl auf niederländischer als auch auf deutscher Seite vorwiegend aus agrarisch genutzten Flächen besteht, ergibt sich die Frage, ob bei dem Zwischenfall vom 14. September 1994 Agrarflächen durch Kerosin kontaminiert wurden?

10. Sind seit der Stationierung der Awacs-Maschinen 1982 zuvor schon einmal landwirtschaftlich bzw. forstwirtschaftlich genutzte Flächen durch „fuel dumping" kontaminiert worden?

11. Was wird mit dem kontaminierten Material gemacht, und werden die betroffenen Besitzerinnen und Besitzer entschädigt, wenn ja, in welcher Höhe (aufgeschlüsselt nach Entschädigungsfällen), und in wie vielen Fällen wurde hierfür seit 1982 gezahlt?

12. Welche Flugroute hatte die besagte Maschine vom 14. September 1994, und ist es dabei Usus, gefährdete Objekte, sprich Chemieanlagen o. ä., zu queren?

13. Wie hat die betroffene niederländische Kommunalverwaltung diesen Zwischenfall bewertet?

14. Wie hat die niederländische Landesregierung diesen Zwischenfall bewertet?

III. Übergeordnete Fragen

1. Wie viele Flugbewegungen hat es von Oktober 1993 bis November 1994 auf dem Flugplatz Geilenkirchen-Teveren (aufgeschlüsselt nach Monaten) gegeben?

2. Sind die TF-33 Pratt & Whitney 100/100A-Triebwerke bzw. die Triebwerke, die zur Zeit auch in den Awacs-Flugzeugen oder anderen Maschinen des Flughafens genutzt werden, in europäischen Nachbarstaaten verboten, und wenn ja, mit welcher Begründung?

3. Gab es vergleichbare Zwischenfälle wie bei besagtem Tankflugzeug (14. September 1994) auch bei Awacs-Maschinen?

4. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß vorgesehen ist, die Triebwerke der Awacs-Maschinen nicht vor dem Jahr 2020 zu modernisieren, und wenn ja, warum nicht?

Bonn, den 23. November 1994

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333